学术专论

粤汉铁路建设过程中的对美交涉（1900—1905）

孟凡礼

［摘要］ 1900—1905 年是清政府利用美资建设粤汉铁路的阶段，美方却屡违合同，中方为此与美方进行了反复交涉。在这一过程中，关于是否“保全合同”，作为清廷中央代表的铁路总公司与铁路沿线三省民众存在明显分歧。面对三省民众不断扩大的抗议浪潮，清政府将对美交涉之权交给作为地方督抚的张之洞，而将外务部、铁路总公司完全旁置，实际带有转嫁责任的意味。张之洞主导下的对美交涉虽草拟“赎约”协定，但却因程序合法性问题被美国政府一再诘问而陷入失败边缘。清政府虽最终将粤汉铁路收回，但也付出巨大代价。中方在这一过程中的无所适从、被动应对，深刻反映了中国社会发展工商实业面临的困境。

[关键词] 粤汉铁路 交涉 美国政府 清外务部
[中图分类号] K257.9 [文献标识码] A [文章编号] 1002－8587（2022）－05－0106－013

自 1900 年 7 月续约合同的签订到 1905 年 9 月中方将特许权赎回，是清政府利用美国资本建设粤汉铁路的阶段。在这 5 年有余的时间里，工程真正开工建设的时间非常短暂，绝大部分时间都被双方围绕股权、用人等方面的交涉充斥，以致只修筑了 32 英里的铁路。[①] 因此，这一时期粤汉铁路的建设并非单纯经济与社会问题，还是重要外交问题。目前对于这一时期粤汉铁路建设问题，学界研究成果已非常丰富，但多从经济社会视角深入并从两个方向展开：一是探讨收回粤汉铁路过程中社会力量的变化，[②] 二是研究收回粤汉铁路过程中个人的作用、收回粤汉铁路的影响，[③] 从对外关系角度展开的研究较为少见，且没有对双方交涉的全过程展开具体研

［收稿日期］ 2022−04−07
［作者简介］ 孟凡礼（1984— ），男，曲阜师范大学历史文化学院讲师，曲阜 273165；hm0592@126.com

① “Chang Chih−tung and Hsuan−huai to the Chinese Minister[Telegram.−Translation.−Left at the Department of State by the Chinese Minister.](January 2,1905)”, Papers relating to the foreign relations of the United States, with the annual message of the president transmitted to Congress ,December 5, 1905,U.S. Government Printing Office,1906,p.126.

② 朱从兵：《张之洞与粤汉铁路——铁路与近代社会力量的成长》，合肥工业大学出版社，2011 年；庞广仪：《粤汉铁路艰难的筹建与“国有化”》，合肥工业大学出版社，2011 年；欧阳跃峰：《粤湘鄂三省资产阶级与粤汉铁路》，《南开史学》1989 年第 2 期；黄小彤：《晚清湘绅与粤汉铁路》，《求索》2004 年第 12 期；张卫东：《晚晴报刊与粤汉铁路废约运动》，《光明日报》2016 年 12 月 24 日。

③ 如蔡礼强、左玉河：《从废约自办到官商合办：杨度与清末粤汉铁路》，《湖南社会科学》2011 年第 4 期；程国斌、刘晓宁：《论清末粤汉铁路风潮对粤港地区报业的影响》，《新闻界》2016 年第 7 期。

究。[①] 本文主要利用清外务部、美国国家档案局、美国对外关系文件集中的相关档案，并结合其他文献，从对外关系角度对这一问题进行系统研究，重点分析粤汉铁路收回过程中中方不同利益群体对于美国政府的不同态度、策略及美国政府的应对，展现清政府在收回路权过程中态度的游移、被动与无奈，从中管窥清末新政时期中国社会的政治生态。

一、中方对美售比股的行为“暂为含容”

甲午战后，清政府深刻意识到铁路的重要作用，尤其看重其在“练兵”“筹饷”方面的作用，为推动铁路建设，清政府成立铁路总公司处理与洋商的借款筑路事宜。铁路总公司成立后，将“先办芦汉”“苏沪、粤汉铁路次第举办”作为铁路建设的基本方针。粤汉铁路本在芦汉之后属“缓办”之列，但客观形势的发展却使得这一方针发生变化：一方面，卢汉铁路借款遇阻，而若能同时修建粤汉铁路则可贯通南北，有助于推动卢汉借款的实现；另一方面，列强借路侵权形势日益严峻，张之洞等三省官绅发出了将粤汉铁路“占定自办”的呼声。在此背景之下，清政府最终决定将粤汉铁路的修建提上日程。这样一条横贯三省、全长1000多公里的铁路，具有重要战略与经济价值，因此，借款对象的择取便尤为重要。在诸列强中美国素以重商务、“不利我土地”形象示人，故而颇得中方青睐。在铁路总公司督办盛宣怀、湖广总督张之洞的支持之下，由隶属粤籍的驻美公使伍廷芳觅得“合适美商”——华美合兴公司，双方于1898年4月14日及1900年7月13日签订正续约合同二纸。其中，续约合同的第十七款规定：“此续约与及原约一体订立者，准美国公司之接办人或代办人一律享受。但美国人不能将此合同转与他国及他国之人”,[②] 体现“只认美人”之意，此条也被中方视为合同的基本精神。但在续约合同签订后不久，华美合兴公司总董、美参议院议员布莱斯病逝，缺乏领袖的合兴董事意见纷歧，又因义和团运动导致中国局势大为动荡，美国人来华办路的意志动摇，以致出现“添凑股本不甚踊跃”的局面。华美合兴公司经理便亲赴欧洲暗中招股，公司股份最终被比利时公司购去三分之二而美国人仅留三分之一。1901年1月9日，驻美公使伍廷芳在给总理衙门的电文中将此中情形进行了汇报。在伍看来，双方的续约合同中既已规定“美公司不得将合同转售别国”，因此“如其将来不遵续约办理，我自有词”，现在美方既然不肯承认出售股份一事，“似不便与之深论，况既经劝阻，他日彼当无词”，进而称“以愚见论，似宜暂为含容，不下断语”，并称将来“若办理失宜，即可将合同作废，其权固由我操也”，[③] 将“暂为含容”作为应对之策。

与伍廷芳的乐观淡然不同，盛宣怀对美售比股一事则表现得非常慎重。1901年初，美华美合兴公司所派总工程司葛利（Willis E.Gray）到达上海，3月8日，葛利将华美合兴公司所发任命文书交给中国铁路总公司进行呈验。盛宣怀为谨慎起见，专门致函美驻华公使康格进行询问，称“美国华美合兴公司现派革雷（即葛利）来华兴办粤汉铁路，是否该公司的确实系美国人之公司，其办事主权应照合同，于合同期内永为美国人主持”？ 5月5日，康格对此进行了回复，称“美国华美合兴公司的确实系美国人之公司，据本大臣所知，无缘故令其不永为美国公司”。[④] 在得到康格肯定性答复后，盛宣怀才准许了葛利在粤汉铁路工程建设中的办事权限。虽经美驻华公使的

---

① 从外交层面展开的研究主要有朱卫斌：《西奥多·罗斯福与中美粤汉路租让权交涉》,《中山大学学报（社会科学版）》1991年第1期；李守郡：《略论中美粤汉路权交涉的几个问题》,《历史档案》2007年第4期；李恩涵：“The Sino-American Diplomacy over the Building of the Canton-Hankow Railway, 1897-1905: A Case Study of the American Investment in China during the Late 19th and Early 20th Centurise”,《台湾师大历史学报》第14期（1986年6月）等。

② 宓汝成编：《中国近代铁路史资料（1863—1911）》第二册，科学出版社，2016年，第514页。

③ 中国历史第一档案馆、北京大学、澳大利亚拉筹伯大学编：《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，中华书局，2017年，第10页。

④《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第7页。

官方确认，但盛宣怀对此并未完全放下戒心。在 8 月 10 日给伍廷芳的电文中，盛宣怀再次表达了担忧，称“美以股债售比，一如比办卢汉而法人为肘后之隐”，并称若华美合兴公司果真仅存三分之一股份，则只有废约一途。但对于废约之后的出路，盛主张要与其他“殷实美商”另订合同，实现“以美接美”。此外，针对华美合兴公司未能如期开工的行为，盛宣怀还提出了权利声索。在这份电文中，盛宣怀指出根据双方续约合同第二十五款附修萍乡煤矿支路一节的规定，即“在 1900 年 12 月 1 日以前美公司不能修建便将此节扣出注销”，称因美方现已逾期，故应将此路“饬由招商局华商自行集股雠办”。[①] 由于美方并未承认售卖股份给比利时，故在此时双方还未就此展开交涉，而盛宣怀要求将萍乡支路收回的举动，却引起了美方的强烈反对。

针对双方围绕萍乡支路修建权的争议，美国驻华公使进行了积极介入并在双方的交涉中发挥了重要作用。1901 年 11 月 28 日，康格致函清外务部，称其收到华美合兴公司的投诉，对盛宣怀将萍乡支路收回自办一事提出了强烈抗议。根据康格援引华美合兴公司所列理由，该支路之所以未能按期建设，主要受 1900 年中国内部动乱的影响，美方不应担责；相反，中方的行为却违背了双方所订合同，“缘其于萍乡至渌口之支路推诿不按合同给与该公司承造，反准他公司办理”。[②]12 月 4 日，华美合兴公司总董柏森士（William Barclay Parsons）将给伍廷芳的信件原文抄录寄给了盛宣怀，其中也提出了修建萍乡支路的要求。柏森士所言之理由与康格类似，称“中国乱事内外交迫，前此工程不能开办”，并提出“甚愿与台端商一办法，谓接办之底本，请宫保将已做到之工交本公司承接续办，或由本公司将即派往中国之总办与阁下商议亦可”。[③] 柏森士提出的要求较康格更进一步，开始直接商谈“接办”办法。在辛丑议和之后，伴随中国局势的稳定，华美合兴公司也启动了其来华造路的进程。1902 年 1 月 24 日，康格致函清外务部，称“现中华乱事了结，能以开工造路，纠聚三百万金洋以造第一段铁路”。[④]2 月 14 日，康格再次致函清外务部，转述了华美合兴公司驻上海办事人员非伦（J.H.Fearon）为粤汉铁路即行建设请清政府派地方官员加以保护的要求。在这份电文中，非伦还着重提出了该公司将要建设的三段工程，即“由广州开至三水，又由广州向北开办，并由萍乡向渌口开办”，[⑤] 再次声索萍乡支路的修建权。2 月 18 日，外务部就此事电询盛宣怀“所开地段是否与合同相符”。[⑥]3 月 3 日，盛宣怀回复称第一、第二段工程与合同内容相符，但萍乡至渌口支路“续约订明一千九百年十二月一号以前美不兴造，准将此条删除，归总公司自办，现已由总公司筹款自造”。[⑦] 对于盛宣怀坚持将萍乡支路收回自造的观点，华美合兴公司则借助美国政府的力量进一步向清政府施压。3 月 8 日，康格照会清外务部，称“请电盛宣怀将萍乡至渌口支路让归粤汉铁路工程师造办”，并有意将此经济交涉提升至国家层面，称“此系本国政府嘱本大臣向贵国政府索此”。[⑧] 对此，盛宣怀在 3 月 11 日给外务部的复函中称美使争办萍乡支路“甚无道理”，并称华美合兴公司总办兼工程司葛利“如到贵部议及路事，请退却，令其来沪商议”，[⑨] 体现出将萍乡支路收回自办的决心。

盛宣怀虽主张将萍乡支路收回自办，但客观形势的发展却使其难以坚持。如果说此前盛宣怀对是否与华美合兴公司继续合作还处于两可之间的话，至 1902 年之后，其态度开始发生了明

---

① 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 11-12 页。

② 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 42 页。

③ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 8 页。

④ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 45-46 页。

⑤ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 55 页。

⑥ 盛宣怀：《愚斋存稿》（2），《清代诗文集汇编》编纂委员会编：《清代诗文集汇编》第 755 册，上海古籍出版社，2010 年，第 420-421 页。

⑦ 盛宣怀：《愚斋存稿》（2），《清代诗文集汇编》第 755 册，第 422 页。

⑧ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 66 页。

⑨ 盛宣怀：《愚斋存稿》（2），《清代诗文集汇编》第 755 册，第 423 页。

显变化。1902 年 2 月 13 日，盛宣怀给张之洞的电文便深刻体现了这种转变。在电文中，盛宣怀称华美合兴公司只将股份的三分之二出售，仍是美国人挂名经营，因而“较之芦汉比公司揽法股稍好”。盛宣怀对此问题态度的转变，主要受列强借路侵权形势日益发展的影响。这一时期英商怡和商行要求修建沪宁铁路，其所递交借款合同使清政府主权尽失，比较而言，盛宣怀认为“粤汉美约底本尚不离谱，若另换，更吃亏”，进而主张“不如仍旧催办为妥”。[①] 对于美售比股一事，盛宣怀的态度自此也转向了“暂为含容”。同时，在“催办”的政策框架之下，盛宣怀将萍乡支路争回自办的斗争也便难以继续，并最终不了了之。

整体来看，华美合兴公司的行为虽然严重违背了双方合同的规定，但在当时的国际环境下却仍是一个较为“优质”的借款合同，保全美约便成为伍廷芳、盛宣怀与张之洞等人的共识。4 月 2 日，盛宣怀在给张之洞的电文中，请其嘱前来谒见的华美合兴公司代理总办葛利电令美公司“权勿让人，一切须照合同办事，勿再越权”,[②] 进一步体现对于美售比股一事“暂为含容”的态度。7 月 4 日，盛宣怀致函外务部，称“美总办到沪已久，伍使来电，美廷催办甚急，现看美国交情尚真，毫无侵越之意，此约似宜早请核准以答美谊”,[③] 催促外务部尽快将合同上奏朝廷批准。最终，清廷在 7 月 12 日将此合同予以批准。美售比股已然从根本上违背了双方合同之精神，但中方仍然采取了“暂为含容”的态度，这固然受内外形势交迫的影响，但却为合同的正常执行埋下了隐患并最终为此付出了巨大代价。

二、比方夺权，盛宣怀拉美国政府介入以“保全美约”

经历一番波折之后，在华美合兴公司主导下，粤汉铁路的建设虽最终开工，但将大部分股份出售便失去了对公司的实际控制权，成为合同执行过程中的一大隐忧。在铁路建设过程中，具体线路的择取以及用工、用料皆是重要利源，比、美双方在此类问题上的分歧不断加大。1903 年 11 月，华美合兴公司总董柏森士拜访中国驻美公使梁诚，历述了比、美争权给铁路建设带来的“为难情形”，并为解决此难题提出了“三项办法”。具体为：“一、以美人现有股本全让归比利时，将美公司一切利权推出，由比人专办；二、请由宫保主持，所有造路工程一切事宜专认美公司美董办理，别人不得扰惑；三、如以上两项均不便行，即将工程各事划分地段，何处由美董办理，何处由比董办理，均请宫保指出分认，以一事权。”[④] 由于此时比、美争权更多是其公司内部事务，并未影响工程建设，故盛宣怀并未予以回复。但形势发展却急剧恶化：12 月 30 日，美总工程司葛利致函盛宣怀，称“顷接纽约来电，着将各处路工除造完三水一段外，均即停止”。[⑤] 比、美争权之下，工程建设已无法正常推进。对此，中方坚决主张相关事项由美专办。1904 年 1 月 4 日，盛宣怀致函驻美公使梁诚，指出柏森士此前所拟三项办法“应坚持第二，事权专认美人”，且“路工断不能停”。[⑥] 为达到此目的，盛宣怀令梁诚就此事与美国务院进行交涉，希望能够借助美国政府的力量推动事态的解决。

对于来自中国铁路总公司的诉求，美国政府却并未予以积极响应。梁诚在得到盛宣怀的指示后便拜访了美国国务卿海约翰。对于中方请美政府介入华美合兴公司股权纠纷的要求，海约翰称“订约时美外部既未与闻，该公司亦无美政府股本，美为民主之国，按照宪法不能

---

① 盛宣怀:《愚斋存稿》(2),《清代诗文集汇编》第 755 册，第 420 页。
② 盛宣怀:《愚斋存稿》(2),《清代诗文集汇编》第 755 册，第 423 页。
③ 盛宣怀:《愚斋存稿》(2),《清代诗文集汇编》第 755 册，第 437 页。
④《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 16 页。
⑤《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 15 页。
⑥《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 17 页。

干预”，[1] 采取置之不理的态度。在华美合兴公司方面，新任总董维德阿在 1 月 16 日致函盛宣怀，对中方对华美合兴公司将股份暗售行为的指责进行了回应。维德阿在电文中对出售股份一事的原委进行了说明，称“现时钱业市面大为窘乱，故美人于续行垫款一事颇有迟疑观望之势，其实须俟售出小票方肯出资，查有银之国者只比国耳，惟望市面将有转机”，“至辩论美公司股票谁人得多谁人得少甚属无谓，因股票日日可以转售，而股东册籍亦可以日异也”。[2] 维德阿的辩解明显避重就轻，没有说明停工原因及解决办法，仅在一味粉饰售股于比的行径。对此，盛宣怀在 1 月 18 日致函已卸任驻美公使回京的伍廷芳，让其将信件转致美驻华公使康格。盛在信中指出华美合兴公司之做法，“不仅违背合同十七款并与贵大臣前电 [3] 不符”，“望速电达贵政府，责令该公司务照合同坚持，如柏力不足，务请美商有力者助之或代之，以符原约”。[4] 盛宣怀希望美国政府能够介入并实现“以美接美”，但其愿望却再次落空，康格对此并未予以回应。

盛宣怀寻求美国政府介入的愿望虽未能实现，但其坚决排斥比股的行为却引起了比利时方面的警觉。1 月 23 日，比利时驻华公使致函清外务部，称“比人并不愿意违背前约，更改经办事宜，至外间传说纷纷甚不足信”，并请将该消息转达清驻美公使梁诚。2 月 20 日，比领事再次来函，称“有人传说粤汉铁路比、美两国拟分开经办，此说甚属虚假”，并指此等谣言来源于华美合兴公司总董柏森士“预知将欲撤差，借以执仇”。[5] 但对于比办粤汉深深忌惮的中方各员，自然不愿相信比领事的辩解，盛宣怀仍坚持在中美合作框架之下寻求解决之策。2 月 22 日，比利时方面派人前往纽约，与华美合兴公司董事、大财阀摩根（J.P.Morgen）商量应对之策，柏森士因此要求葛利返美以便说明事件具体原委。葛利回国，总办一职便出现了空缺，对此，盛宣怀在 2 月 27 日给梁诚的电文中指出，“葛利回国，其代葛之人必应美籍人”，“将来议定以后，无论比有附股与否，总公司专认美公司美董办理，不认他国”，体现坚决排斥比方介入的姿态。盛宣怀让梁诚将此层意思切实向美方表明。在这封电文中，盛宣怀还表达了对柏森士的不满，指出“柏森士是一工程司，曾来中国勘路似系粗疏一路，其所用葛利一味恣意，不特在管理处办事毫无条理，即广东工程屡次滋事，亦由其所用之工程司挟妓饮酒无恶不作”，希望能由摩根取而代之。[6]

美、比会谈的结果却并未向盛宣怀所希望的方向发展。3 月 5 日，华美合兴公司给中国铁路总公司发来电文，称“本公司派美德暂当总工程司之职，望阁下核准。又，按照合同派经士科当本公司代理人”。经士科为比利时人，华美合兴公司让其作为在华代理人，严重践踏了中美双方合同的规定，盛宣怀要求华美合兴公司在华事务由美专管的愿望化为泡影。对此，盛宣怀在当日便致电梁诚，让其对华美合兴公司派遣比利时人为在华总办一事进行抗议，并流露出了“废约”之意。[7] 同时，盛宣怀还致电伍廷芳，让其就此事与美驻华公使康格进行“酌商”，但康格仅以“只保守约之美商，不袒违约人也”之词进行敷衍，[8] 在实际行动上却未见任何举措。在华美合兴公司方面，对于任命比利时人为在华代理人一事，则辩称“经士科不过暂行代理，将来如有合式美人可充代理人之职，定必派委”，并请派中国铁路总公司秘

---

① 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 28 页。
② 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 19 页。
③ 此电文为 1901 年 5 月 5 日康格致清外务部的电文，其中对华美合兴公司的国别属性即永为美国公司进行了说明，见《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 7 页。
④ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 17 页。
⑤ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 22 页。
⑥ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 24 页。
⑦ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 25 页。
⑧ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 26 页。

书长、美籍员工福开森（John Calvin Ferguson）来美，将相关事项对其予以具体说明。在盛宣怀看来，华美合兴公司这一举动体现了对于中方态度的重视，继而认为“彼既惧我废合同，则渐次可就范围，亦可准其与商量，以期盟好”，[①] 故而决定准福开森赴美并指示驻美公使梁诚配合其美国之行。

中美粤汉铁路建设合同以“专认美人”为宗旨，能否做到这一点是合同存废的关键。来自地方督抚的压力使盛宣怀更加清楚地意识到这一点。1904 年 2 月 6 日，两广总督岑春煊在给盛宣怀的电文中称，“现据温道面禀美国公司为比所迫，拟另用比党中之美人改充总董，此计若确，似于南方大局有碍，盖比即法、俄，不可不虑”。[②] 在盛宣怀看来，地方督抚的意见对于粤汉铁路的建设至关重要，为保美约不失，需对美约中“专认美人”的条款进一步加以强调。为此，在福开森赴美之前，盛宣怀专门为其制定了以“中国总公司专认美国人始终不认他国人”为主旨的“训条”四条。[③] 为保证福开森美国之行目的的实现，盛宣怀仍寄希望于美国政府的介入。3 月 21 日，盛宣怀将福开森此行的任务与目的照会美国驻上海领事古纳（John Goodnow），让古纳出具了一份“介绍性”文书，令福开森到美之后持该文书先拜访美国国务院，“再赴纽约与美公司总董等筹议大局”，[④] 同时，盛宣怀还要外务部与康格联络，希望美国国务院能够出面主持大局，以美国政府的力量对抗他国对于粤汉铁路的觊觎。在盛宣怀看来，中美双方建设粤汉铁路合同已签订多年，美方将股份售予比利时也非今日之事，现在要求废约难度太大，而若能将美国政府拉进来，“令美政府认明合兴为美国公司，国际交涉由美专办，铁路利益由美照料，以后别国自必不能干预，意外波澜不至或起”。[⑤]

福开森到美之后，在梁诚引荐之下见到了总统罗斯福并提交了粤汉铁路建设情形的“节略”。5 月 10 日，在盛宣怀的授意之下，梁诚向美国国务院提出了围绕华美合兴公司及粤汉铁路建设的三个问题，希望能够得到确切答复：

1. 美国政府是否承认华美合兴公司是一家美国公司？

2. 美国政府是否保留处理与该公司利益相关外交交涉的唯一权利？

3. 美国政府是否愿意公开其对粤汉铁路的立场以及保护铁路利益的意图？

5 月 11 日，美国国务卿海约翰对此进行了回复，称：

1. 美国政府认为华美合兴公司是一家诚信的美国公司。

2. 美国政府认为，在该公司目前的组织和运作方式之下，只有本国政府有权处理影响该公司利益的外交问题。

3. 美国政府将公开其对粤汉铁路的立场，并打算在一切适当场合为该铁路的利益进行斡旋。[⑥]

美国政府的这一表态，表明其对围绕华美合兴公司纠纷的态度由“无权”转向“有权”，开始正式介入。

列强在华经济权益竞争的进一步加剧，是导致美国政府态度转变的主要原因。驻美公使梁

---

① 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 33 页。

② 盛宣怀：《愚斋存稿》（2），《清代诗文集汇编》第 755 册，第 528 页。

③ 具体内容为：“一、粤汉铁路合同系与美国华美合兴公司订立者，因该公司确是美国人之公司，故中国总公司专认美国人始终不认他国人；二、查照美国合众国律例及纽约省例，是否可准他国人分买股票，即云于例无碍而粤汉铁路合同已经订定专认美国，则凡美公司总董各员只能专用美国人；三、因专认美国人之故，则凡驻华代理人管理处议员以及造路行车各项头目应始终到底悉用美国人；四、以上各节合同期内自应奉行到底不能违背，亦应设法使买股票之人一体知晓不能蒙蔽。”参见《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 37 页。

④ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 33 页。

⑤ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 214–215 页。

⑥ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 219 页。

诚清楚地意识到了这一点。在 5 月 20 日给外务部的电文中，梁诚指出“美国自日俄开战以来，对付东方政策又复一变，揆其用心大有实行干涉收揽利权之意，故于合兴一案，毅然以国际交涉自任”，对于其影响，梁诚则感叹道“在我虽未尝不可借以牵掣列强，而商矿诸利又多一觊觎之人矣”。[①] 以美国政府之力“牵掣列强”确实是盛宣怀拉美政府介入的目的之一，但在列强竞逐中国铁路权益的背景下，这一政策能否发挥实际作用姑且不论，中国国内此时对于继续利用美资建设粤汉铁路已经出现了巨大认知分歧，这便从根本上瓦解了这一政策的现实基础。美国政府在此时的介入，为双方此后围绕“废约”的交涉平添了巨大障碍。

三、张之洞与美公司直接交涉并初步达成“赎约”协议

围绕粤汉铁路的建设，清廷中央与铁路沿线三省具有不同利益诉求，两者之间存在明显差异。具体来看，清廷将“路成”作为主要目标，而三省民众则对于“路利”更为看重，故而对于将铁路收回自办具有更加强烈的诉求。1904 年 4 月 14 日，湖广总督张之洞和湖北巡抚端方致函盛宣怀，提出了将粤汉铁路废约自办的要求。张之洞与端方在电文中指出美公司将股份售予比利时一事，“非独湘省绅民不愿，鄂省绅民亦极不愿”，要求“立将此约作废以杜后患”。[②]5 月 9 日，湖南巡抚赵尔巽在给张之洞的电文中转述了湘绅的联名禀状，也提出“废约”的主张，称“闻粤汉北段有比人假名入股、实系承办之说。查公司向以股分多者为主，股去而权即随之移易，名美而实比，名比而实法也。此事关系太大，湘人首受其害，断不承认，务请查照合同第十七条照会美使将约作废，归湘承办”。[③]5 月 25 日，湖南官绅代表龙湛霖、王先谦、王之春、冯锡仁等致函同属湘籍的外务部尚书瞿鸿禨，对盛宣怀“收回比股，曲全美约”的行为大为不满，要求“责美背约，立废合同”。[④] 作为三省民众利益的代表，张之洞主张废约自办的决心也愈加坚定。此外，在张之洞的推动之下，湖南还在设立铁路公司方面采取了一些具体举措，朝着自办的方向又迈进一步。5 月 7 日，张之洞在给赵尔巽的电文中与其具体商讨粤汉铁路的自办之策，称“能否仿照四川，自立公司，先办岳潭，次办岳鄂；鄂潭通后，再与粤商合办潭粤”。[⑤]6 月 28 日，康格就此事照会清外务部抗议，称华美合兴公司“不能照允在湖南设一中国铁路总公司，给以造路之权，有干粤汉铁路权利”，并称“其所不能照允者，系因未按粤汉铁路合同第三条”。[⑥] 在美约未废的前提下，张之洞将粤汉铁路分段自办的方法在实践中根本行不通。同时，面对三省民众对于自身政策的不满，盛宣怀也不再坚持与华美合兴公司的合同，提出了通过“购股”掌握华美合兴公司决策权以及由美商协丰公司接办两项办法。但“购股”所需大量现款无法筹措，而“以美接美”又得不到三省民众的支持，“废约”逐渐成为主要政策方向。

在三省民众推动之下，围绕粤汉铁路的对美交涉之权开始向张之洞转移。11 月 27 日，清廷下旨“粤汉铁路关系紧要，现在华美合兴公司正议废约，应即另筹接办，著张之洞悉心核议，妥筹办理，以挽利权”，[⑦] 中美围绕粤汉铁路建设交涉一事的主导权，正式由盛宣怀转移到了张之洞手中。12 月 26 日，围绕中美粤汉铁路的合约问题，清廷再次下旨，称“著商部、张之洞妥

---

① 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 216 页。
② 盛宣怀：《愚斋存稿》（2），《清代诗文集汇编》第 755 册，第 548 页。
③ 苑书义、孙华峰、李秉新主编：《张之洞全集》，河北人民出版社，1998 年，第 9147–9148 页。
④ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 222 页。
⑤ 《张之洞全集》，第 9144 页。
⑥ 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 240 页。
⑦ 盛宣怀：《愚斋存稿》（2），《清代诗文集汇编》第 755 册，第 594 页。

筹办理，以挽利权”。对于此种安排，张之洞却并不满意。在张看来，“若专任鄙人，必能办成。若参以商部，枝节必多，不可思议，于此路事，无益有损”，因此，他便请外务部尚书瞿鸿禨“设法讽劝商部不必深管”。[①] 张之洞在这一问题上对商部的排斥，在于对此前商部与盛宣怀等人在废约问题上态度游移的不满。由于此前一直是由盛宣怀与美方就相关问题展开交涉，张之洞在此时提出废约要求还需盛与之配合。12 月 19 日、21 日，张之洞便与盛宣怀“会衔”致电驻美公使梁诚，要其与美国国务院商讨废约一事。12 月 22 日，梁诚在给美国国务院的电文中，便具体提出了废除中方与华美合兴公司关于粤汉铁路建设合同的要求。在这份电文中，梁诚一方面列举了华美合兴公司违背合同规定的行为，如出卖股份给比利时、在华代理人擅权妄为不顾中方工作人员监督之权、建设进度缓慢花费过巨等；另一方面，还对湖南、湖北及广东三省人民的怨怼之声进行了说明，称“愤怒的三省人民向清外务部提交了请愿书”，“清政府一向对公众舆论非常敏感，因此便命令张之洞及中国铁路总公司废除与华美合兴公司的合同”。[②] 梁诚在电文中对于三省民意的强调是张之洞之意，在张看来，“美国素重民权，此说较易动听，不致引入交涉”。[③] 但张之洞的这一愿望，在实践中却并未能实现，美国政府开始直接介入并反对中方废约的要求。

华美合兴公司从比利时方面购回大量股票，成为美国政府反对中方废约的主要理由。1905 年 1 月 4 日，美国国务卿海约翰在回复梁诚的电文中称，“鉴于美中两国之间的商业关系正在稳步增长和改善，我相信，你将强烈敦促贵国政府在得到有关各方的答复之前，不要采取所设想的行动”。1 月 5 日，海约翰致函驻华公使康格，称国务院已得到确切消息，“美国股东已从外国人手中购买了足够数量的公司股票，以确保对该公司的绝对控制”，[④] 因此，在得到华美合兴公司答复之前，清政府不能采取废约行动。1 月 6 日，海约翰直接致函清外务部，称：“清政府应看到华美合兴公司为满足三省人民的批评和抗议而做出的牺牲”，“美华美合兴公司有权得到清政府的优待和美国政府的保护”。[⑤]1 月 9 日，美国驻华公使馆代理公使固立之（John Gardner Coolidge）致函清外务部总理大臣庆亲王奕劻，要求清政府推迟执行废约的决定，并要求中方给出一个确切的答复。因外务部对此迟迟没有回应，1 月 17 日，固立之再次发出了照会。在这份照会中，固立之称到目前为止，公使馆仅收到了瞿鸿禨交给公使馆秘书威廉姆斯（E.T.Williams）的一些资料，并未对 1 月 9 日照会内容进行回复，故而，再次要求外务部提供一份对于此事的明确答复，以便向国务院予以说明。[⑥]1 月 18 日，奕劻对此进行了回复，称废约一事涉关商务，清廷已将此事交给商部和张之洞处理，在得到商部和张之洞的答复之后再对该问题进行回复。1 月 27 日，固立之又一次致函奕劻，对中方废约的动向提出抗议。此后，固立之还以私人会谈的方式约见了外务部左侍郎那桐和伍廷芳，对当时的情境进行说明，称由于美方收回股份，“旧的申诉理由已经消失，因此，现在没有任何理由要求废约”。[⑦]

① 《张之洞全集》，第 9250 页。

② “The Chinese Minister to the Secretary of State (December 22, 1904)”,Papers relating to the foreign relations of the United States, with the annual message of the president transmitted to Congress, December 5, 1905, p.125.

③ 《张之洞全集》，第 9247 页。

④ “The Secretary of State to Minister Conger (January 5, 1905)”, Papers relating to the foreign relations of the United States, with the annual message of the president transmitted to Congress, December 5, 1905, p.127.

⑤ “The Secretary of State to the Chinese Minister (January 6, 1905)”, Papers relating to the foreign relations of the United States, with the annual message of the president transmitted to Congress, December 5, 1905, p.128.

⑥ “Chargé Coolidge to Prince Ch`ing (January 17,1905)”,Papers relating to the foreign relations of the United States, with the annual message of the president transmitted to Congress, December 5, 1905, p.130.

⑦ “Chargé Coolidge to the Secretary of State (February 9, 1905)”, Papers relating to the foreign relations of the United States, with the annual message of the president transmitted to Congress, December 5, 1905, p.131.

美国政府的介入以及华美合兴公司将股份购回，令中方在废约问题上陷入极端被动的状态。对于此种结果，梁诚在1月12日给外务部的电文中进行全面总结：

> 核查公司合同与两国订约迥别，如有违背实据，尽可随时注销，毋庸谋及该管政府。合兴暗替比股事权旁落，我径废约彼本无辞，自福开森来美，比人似稍就范，遂向美总统自递节略，询以三事并由杏孙督办咨诚代询外部，得其复文全行认许，而公司交涉乃侵入政府交涉矣。然海约翰犹能主持公道，于该公司无理要请概行拒绝，又时劝美董收回事权，盖明知理屈不能持久也。湘绅集议之始，合兴停工之际，若能出其不意径告废约，美政府当不过以赔补为词，尚不至竟成交涉，无如聚讼不决坐失事机。至香帅电来之日美股东购收比股已有成议，计原股六千，美人仅占二千余，今收回一千二百，已近四千之数，美股既占多数，事权自必复美，原约自必相符，美政府既已承认于先，势须保护于后，观其照会语意决绝，似难转圜。若徒逞笔舌，再与争辩，不特费财旷事，我受暗亏，而且意见欲深交际愈受影响，即使废约可成，偿补之资较外间所亿计者必相倍，徒于我路政尤多沮害，此不得不从长计议者也。①

梁诚对中方不利境况的描述，不仅充斥了不满与失望之情，还表达出对于废约的退缩之意。但三省民众对于废约的坚持，推动张之洞继续将废约作为对美交涉的主要目的。面对来自美国政府的阻力，张之洞开始转变策略，希望以“赎约”达到废约的目的。在张之洞看来，美国政府之所以反对中方废约的主张，在于此前“皆空言废约而未言废约后如何办法”，而若能给华美合兴公司以合理补偿便可解决此难题。在张之洞看来，废约是为保全主权、地权，因而主张“办大事不能惜费”，并将“必使华美合兴公司不致受亏”作为对美交涉的指导原则。②在具体操作上，经过一段时间对美交涉的具体参与后，张之洞开始撇开盛宣怀单独向驻美公使梁诚就对美交涉发出指令。

在张之洞及梁诚的多番努力之下，华美合兴公司的态度终于出现了变化。3月15日，梁诚致函张之洞，对华美合兴公司放弃粤汉铁路特许权的条件进行了说明，即对方同意以共计675万美元的“偿款”作为放弃粤汉铁路的条件。虽然这一价格“浮索太多”，但因终于看到废约的可能，张之洞在回复梁诚的电文中要求其从速办理。由于华美合兴公司总董摩根在这一时期远赴欧洲，再加上部分股东并不同意将粤汉铁路权全部售出，因此迟迟未能落实，这令张之洞非常着急。为加速推进这一进程，张之洞不惜在“赎约”条件上不断放宽，这从其给梁诚电文中的相关表述便可见一斑，如“此时但期公司归我，浮价不必计较”，“此事必须办到收回自办方妥，但能不至牵入交涉，诸事皆可迁就”，“售价如果难减，即不减亦可”等。③最终在6月7日，在双方磋磨近三个月之后，由梁诚所聘之美律师约翰·福斯特（John W.Foster）与华美合兴公司代表伊莱休·鲁特（Elihu Root）、乔治·英格拉姆（George L.Ingraham），以675万美元的价格草拟了“赎回”粤汉铁路的协议。

四、“赎约”也不可得？——美国政府对程序合法性的质疑

中美双方虽已草拟了赎约协议，但美国政府的反对又给协议的达成增添了新的变数。1905年6月8日，即在双方草拟协议之后的第二天，美代理国务卿弗朗西斯·卢米斯（Francis B. Loomis）便致函驻华公使柔克义（William W. Rockhill），要其对该事件对美国在华利益的影响予以说明。7月15日，美国国务卿在给柔克义的电文中转达了总统罗斯福的意见，要求柔克义

① 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第286–287页。
② 《张之洞全集》，第9274页。
③ 《张之洞全集》，第9302、9303、9312页。

提供一份关于此事的完整报告。[1]7 月 25 日，柔克义对此进行了回复。在这份电文中，柔克义首先对事件的来龙去脉进行了说明，称系因华美合兴公司向比利时出售公司大部分股份、雇用非美国人、铺张浪费以及管理不善等导致了中方“赎约”，并指出华美合兴公司索要 675 万美元的费用远远超过了该公司的支出。柔克义进而分析了该事件对美国在华经济利益的影响，认为华美合兴公司的种种行为打击了美国的在华利益：“它使帮助其获得特许权的美国政府处于不利地位”，“动摇了人们对美国商业诚信的信心”，“有助于强化反美情绪，帮助了我们在华的竞争对手”等，因此，他“强烈督促及时与中国达成协议”。[2]

对于这样一份来自驻华公使的报告，罗斯福总统却并不认同。8 月 8 日，罗斯福直接致函柔克义，称其 7 月 25 日电文中对于该事件的描述依据的是清政府提供的信息，与事件真相大相径庭。罗斯福在电文中称，根据华美合兴公司总董摩根及董事英格拉姆提供的信息，“驻美公使已经代表清政府与华美合兴公司签订协议，它表明清政府已同意废除双方合同及特许权”，“根据驻美公使的意见和提议，将合理赔偿额定为 675 万美元”。[3] 来自华美合兴公司两位董事的信息，有两点与柔克义此前电报内容不符，即相关协议已经签署以及 675 万美元的价格是清驻美公使梁诚所定而非华美合兴公司“漫天要价”。两位董事将 675 万美元定价推诿说是梁诚所为，既是推脱责任，更是渴望保留粤汉铁路特许权，这与罗斯福的意图相一致，因此，将双方的协议推翻就成为美国政府的首要任务。柔克义作为驻华公使，便成为执行这项任务的主要人选。

要推翻协议，首先要弄清事情的原委。8 月 9 日，柔克义便令公使馆秘书威廉姆斯到清外务部询问具体情形。在外务部，威廉姆斯没有见到总理大臣奕劻，那桐接待了他。通过双方的交谈，威廉姆斯却意外得知梁诚并没有向外务部报告相关情况，而且，除了从报纸上获得的信息外，那桐对此事竟然一无所知，这令威廉姆斯非常吃惊。在会谈的最后，那桐表示将就此事电询梁诚和张之洞，在得到二人的回复后再将具体情形告知。由于此后一直未有消息，柔克义便于 8 月 13 日亲自到访外务部并要求与总理大臣奕劻进行面谈。奕劻当日不在外务部，仍是那桐接待了他。在这次交谈中，那桐再次表现出对该事件一无所知的态度，这令柔克义非常失望。由于当天的交谈并没有得到满意的答案，柔克义还专门在外务部留下了一份书面照会，这份照会内容在一定程度上暴露了美国政府的意图。柔克义在照会中指出：“美国总统希望清政府能够说明相关协议是否得到了授权，如果没有授权，请清政府立即通知驻美公使停止其该项行为”，[4] 将梁诚是否获得授权作为突破口。8 月 14 日，奕劻对此进行了回复，称军机处在去年和今年给张之洞抄送了皇帝的三份密诏，令其设法重新控制粤汉铁路，而张之洞则奏请梁诚对其进行协助，这一要求得到了清政府的首肯，因此，梁诚在该事件中的行为是得到了清政府授权的。[5] 围绕梁诚是否获得授权问题的解决，实际便确立了该协议的合法性。

---

① “Mr.Rockhill to the Secretary of State (August 9,1905)”, File Microcopies of Records in the National Archives: No.92, Roll 129, Despatches From United States Ministers to China,Volume 128,August 1–November 28, 1905, The National Archives, 1946, p.34.

② “Mr. Rockhill to the Secretary of State (July 25,1905)”, File Microcopies of Records in the National Archives: No.92,Roll 128,Despatches From United States Ministers to China,Volume 127, March 2–July 28, 1905, The National Archives, 1946, pp.582–583.

③ “Mr.Rockhill to the Secretary of State (August 9,1905)”,File Microcopies of Records in the National Archives: No.92, Roll 129, Despatches From United States Ministers to China,Volume 128,August 1–November 28,1905, pp.35–36.

④ “Memorandum Left at the Chinese Foreign Office (August 12, 1905)”, File Microcopies of Records in the National Archives: No. 92, Roll 129, Despatches From United States Ministers to China, Volume 128, August 1–November 28, 1905, p.63.

⑤ “Red Note from Prince of Ch`ing, President of the Board of Foreign Affairs, to Mr. Rockhill, American Minister, in re Minister Liang`s authority in the Canton Hankow railway matter. (August 14,1905)”, File Microcopies of Records in the National Archives: No.92,Roll 129, Despatches From United States Ministers to China, Volume 128, August 1–November 28,1905, p.64.

在关于梁诚的授权问题解决之后，柔克义转而开始就外交层面的合法性问题向清政府发难。8 月 13 日，张之洞将“赎回”粤汉铁路一事的相关协议正式奏报清政府并得到了批准，① 标志着该协议朝着最终执行又向前迈进了一步。8 月 15 日，军机处将张之洞奏章及光绪帝批复的相关内容告知外务部，外务部便将此消息通知了美驻华公使馆。对此，柔克义于当日便照会外务部，进行了抗议。在柔克义看来，根据 1905 年 1 月 9 日固立之给外务部的照会内容：“美国政府视华美合兴公司为具有良好信用的企业，它坚持与中国政府就影响其利益的外交问题打交道的唯一权利”，② 说明美国政府在此项交涉中的地位，因此，“在未通知美国政府的情况下取消特许权，不能被美国政府视为有效”。③ 针对柔克义的抗议，外务部尚书瞿鸿禨在 8 月 17 日到访美驻华公使馆并与柔克义进行交谈。在这次交谈中，柔克义再次要求瞿鸿禨详细说明双方达成协议的具体步骤，并解释在这一过程中为何未通知美国政府。对此，瞿鸿禨称该协议是以一种“秘密”的方式达成的，因此他也难以详细说明。在会谈最后，瞿鸿禨承诺不久后将向柔克义提交一份关于协议达成过程的完整、准确的书面说明。8 月 18 日，一份由奕劻和瞿鸿禨联合署名的文件交到美驻华公使馆。在这份文件中，奕劻和瞿鸿禨称：由于“几个美国人和中国人坚决反对‘赎约’这种方式”，因此张之洞等人“秘密地讨论和处理这件事，其他人无从知晓”，“在这个计划完成之前，他们根本没有告知外务部”，④ 故而外务部也无法与美国政府沟通。对于这样的答复，柔克义并不满意。8 月 20 日，柔克义再次到访外务部并要求与那桐进行面谈，但那桐当日不在外务部，双方的会面到 21 日才实现。在 21 日的会谈中，柔克义交给那桐一份备忘录，其中对此前奕劻和瞿鸿禨交到美驻华公使馆的照会内容进行了反驳。柔克义称此二人照会内容存在对基本事实的错误描述，主要体现在两个方面：

1. 奕劻和瞿鸿禨在照会中称，根据 8 月 15 日所转述张之洞的奏章所示，清政府取消了华美合兴公司的粤汉铁路特许权并停止了铁路的进一步建设，这显然是错误的。因为根据奕劻此前就此事的表述，即如果没有皇帝的谕令，特许权便不能取消，而这种诏书到现在也没有发布。

2. 奕劻和瞿鸿禨在照会中表示他们仅掌握由军机处转达张之洞奏章及皇帝批复的相关信息，其他一无所知，这也是无法理解的。二人都是军机大臣，不可能仅从 8 月 15 日军机处传达的张之洞电文中了解到相关信息，而且，二人早就知道美国对华美合兴公司的立场并在 1905 年 1 月 18 日向美国务院作出过承诺，即在采取最后行动之前向美国政府通报张之洞奏章的内容。因此，二人不能以对事实无知为借口。⑤

在美国政府看来，外务部在这一过程中刻意向美国政府隐瞒了信息，没有就相关问题与美国政府进行正常交涉，是不尊重美国政府的表现。在这份照会中，柔克义还引述总统罗斯福的表述：“清政府肯定不会让美国政府对它怀有敌意，但它却正采取一切步骤这么做”，⑥ 从两国关系的角度向清政府施压。对此，那桐向柔克义保证其完全意识到事态的严重性，并承诺将尽其

① 《张之洞全集》，第 9373 页。

② “Chargé Coolidge to Prince Ch`ing (January 9,1905)”, Papers relating to the foreign relations of the United States, with the annual message of the president transmitted to Congress December 5, 1905, p.129.

③ “Memorandum of a Conversation at the Foreign Office (August 13,1905)”, File Microcopies of Records in the National Archives: No.92, Roll 129, Despatches From United States Ministers to China, Volume 128, August 1−November 28,1905, p.62.

④ “Red Note from Prince of Ch`ing, President of the Board of Foreign Affairs, to Mr. Rockhill, American Minister, in re Minister Liang`s authority in the Canton Hankow railway matter. (August 19,1905)”, File Microcopies of Records in the National Archives: No.92, Roll 129, Despatches From United States Ministers to China, Volume 128, August 1−November 28, 1905, p.147.

⑤ “Memorandum Left at the Chinese Foreign Office (August 21,1905)”, File Microcopies of Records in the National Archives: No.92, Roll 129, Despatches From United States Ministers to China, Volume 128, August 1−November 28, 1905, pp.148−149.

⑥ “Memorandum Left at the Chinese Foreign Office (August 21,1905)”,File Microcopies of Records in the National Archives:No.92, Roll 129, Despatches From United States Ministers to China,Volume 128,August 1−November 28, 1905, p.149.

所能满足美国政府的要求。8 月 22 日，柔克义在给国务卿的电文中，便非常自信地报告称：“我认为，在我国政府正式发出关于此事的表态之前，无论如何，清政府都不会采取任何行动来执行 6 月 7 日的协议”。[①] 中方“赎约”能否最终成功，美国政府仍然是最重要变数。

华美合兴公司的相关决策，是推动中方“赎约”成功的重要因素。在是否卖出粤汉铁路特许权一事上，美国政府与华美合兴公司显然存在不同的利益，华美合兴公司想要获得具体经济利益，而美国政府却有更为复杂的考量。8 月 29 日是华美合兴公司股东就该协议内容进行最终表决的日期，罗斯福在 8 月 28 日上午约见华美合兴公司总董摩根并与之进行了长时间交谈，最终才“售意始决”。[②] 罗斯福与摩根交谈的具体内容不得而知，也无法确定究竟是什么因素导致美国政府在最后时刻的放弃，但华美合兴公司的决议出售显然发挥了主要作用。在华美合兴公司 8 月 29 日的股东会议上，便以 6 月 7 日所拟协议的内容为基础制定了售让合同，经驻美公使梁诚及所聘美律师福斯特仔细审核之后致电张之洞进行核夺。最终，在 9 月 6 日由梁诚在纽约与华美合兴公司总办将此合同签订，9 月 7 日中方交付第一期款项，粤汉铁路“赎约”交涉尘埃落定。

五、结语

纵观 1900—1905 年粤汉铁路建设过程中清政府的对美交涉，可以得出以下结论：

第一，强权是美国政府扩张在华经济权益的主要策略，这一点与其他列强并无二致。“重商贸”“不利我土地”是美国政府在清朝官民中所塑造的国家形象，以致盛宣怀、张之洞等人产生了以经济利益为筹码便能与美政府“平等”协商的错觉。盛宣怀在华美合兴公司股权发生纠纷以至停工后力拉美政府介入，张之洞在赎约过程中寄希望以“民意”促使美政府“屈服”，在一定程度都是此种认知的体现。对于来自中方的诉求，美国政府根本不予以理会，进一步体现了美国政府对华政策中言行相悖的特征。这一特征根源于美国政府对华政策的矛盾性：它既渴望以“国际化”的规范来改造清政府，以自由主义理念冲击列强的既有秩序，但垄断资本主义阶段国际竞争加剧的现实，又令其对华政策必须更加倚重强权。美国政府对华政策的两面性给清政府“和平”利用外资提供了一定可能，但由于其仍囿于强权政治的框架之内，清政府的愿望最终落空。

第二，“力避交涉”是这一时期清政府处理对外关系的基本态度。在三省的抗议声势渐起之后，清政府命张之洞全权负责，而作为主管机构的外务部却被旁置。这一政策调整深刻体现了清政府在内政外交方面的困境：一方面，对外交涉的频频失利，令清政府对对外交涉产生了本能恐惧与排斥；另一方面，来自地方不断扩大的抗议浪潮，又令清政府不得不对此进行回应。张之洞与外务部的一进一退，是清政府找到的破此困局的一项策略，但美国政府的介入又将双方交涉拉回政府层面，导致这一策略濒于破产。面对美驻华公使馆就“赎约”一事的咄咄逼问，外务部的所有外交辞令都无法自圆其说，令其陷入极端被动的状态。

第三，利权意识激发出强大社会动员能力，成为扰动晚清政治统治秩序的最重要因素。伴随矿山开采的不断推进，铁路的重要性及意义也逐渐被人们所认知。收回铁路即是在保卫利源，这在普通民众中具有强大社会动员能力。张之洞主导下的“赎约”虽收回了利权，但并未从根本上解决问题，粤汉铁路之后的建设仍避不开对外资的利用。1909 年 7 月，在英、德、法、美

① “Mr.Rockhill to the Secretary of State (August 22,1905)”,File Microcopies of Records in the National Archives:No.92, Roll 129, Despatches From United States Ministers to China, Volume 128, August 1−November 28,1905, p.145.

② 《清代外务部中外关系档案史料丛编——中美关系卷》第四册，第 344 页。

围绕粤汉—川汉铁路借款与清政府谈判过程中，张之洞坚决拒绝美国对于粤汉一路的参与，[①]是在为尽可能平抑民众愤怒做最后努力。张之洞突然离世对四国银行团对华借款谈判的进程及最终协议的内容都产生重大影响。在国内方面，张之洞的离世也使得两湖地区失去了平衡各方力量的中枢，形势的发展逐渐脱离清政府的控制，由利权意识所动员起来的民众最终将清朝推翻。

References

Huang Xiaotong. "Wanqing xiangshen yu yuehantielu" (Hunan gentries of the late Qing dynasty and the Canton–Hankow Railway).*Qiusuo* (Seeker) 12 (2004).

Li Shoujun. "Luelun zhongmei yuehanluquan jiaoshe de jigewenti" (A brief discussion on Several Issues concerning the negotiation between China and the United States on the right of the Canton–Hankow Railway). *Lishi dang'an* (Historical Archives)4(2007).

Zhu Congbing. *Zhang Zhidong yu yuehantielu—tielu yu jindai shehuililiang de chengzhang*(Zhang Zhidong and the Canton–Hankou Railway: The railway and the growth of modern social forces). Hefei: Hefei gongyedaxue chubanshe, 2011.

Zhu Weibin. "Xi`aoduo· luosifu yu zhongmei yuehantielu zurangquan jiaoshe" (Theodore Roosevelt and the Sino–American negotiations over the Canton–Hankow Railway negotiaions). *Zhongshan daxue xuebao* (Journal of Sun Yat-sen University)1(1999).

The Negotiations with the United States in the Construction of the Canton–Hankou Railway 1900–1905

MENG Fanli (College of History and Culture, Qu Fu Normal University; hm0592@126.com)

Abstract: From 1900 to 1905, the Qing government used American capital to build the Canton–Hankou Railway, but the United States repeatedly violated the contract, so the Chinese protested repeatedly with the United States. During this process, there was a clear disagreement between the Railway Corporation, the representative of the Qing central government, and the people of the three provinces along the railway line on whether to "preserve the contract". In the face of the expanding wave of protests among the people in the three provinces, the Qing government handed over the right to negotiate with the United States to Chang Zhidong, who was the local governor, and completely sidelined the Ministry of Foreign Affairs and the Railway Corporation, which meant transferring responsibility. During this process, the Chinese side was at a loss and responded passively, which profoundly reflected the predicament that Chinese society faced in the development of industry and commerce at that time.

Keywords: the Canton–Hankou Railway, the negotiations, the American government, the Qing's Ministry of Foreign Affairs

---

① "Chargé Coolidge to Prince Ch`ing(July 14,1909)" ,Papers relating to the foreign relations of the United States, with the annual message of the president transmitted to Congress ,December7, 1909, U.S. Government Printing Office,1914, pp.172–173.